

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 125

van **STIJN BEX**

datum: 12 januari 2023

aan **BART SOMERS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

Elektrisch laden in de publieke ruimte - Beleidsaanbevelingen Vlaamse bouwmeester

Eind 2021 wees de Vlaamse bouwmeester in een open brief op de gevaren en het potentieel van elektrische laadinfrastructuur voor de publieke ruimte. Na een traject met stakeholders en bevoegde overheden zoals het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), netbeheerder Fluvius, de stad Mechelen, de gemeenten Dilbeek en Halle, de Universiteit Gent (Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur) en het ondersteuningsplatform Gezonde Publieke Ruimte van het Agentschap Zorg en Gezondheid van de Vlaamse overheid, heeft het Team Vlaamse Bouwmeester een aanbevelingsnota gepubliceerd op [https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws/aanbevelingsnota-elektrisch-laden-de-publieke-ruimte?ct=t\(N_COPY_01\)](https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws/aanbevelingsnota-elektrisch-laden-de-publieke-ruimte?ct=t(N_COPY_01)).

De bouwmeester beveelt aan om elektrisch laden uit de woonomgeving weg te halen en van de gelegenheid gebruik te maken om meer en betere publieke ruimte te creëren. Concreet: om laadinfrastructuur te bundelen en bij een goede inplanting, een kwantitatieve en kwalitatieve opwaardering van de publieke ruimte na te streven door het aantal parkeerplaatsen te beperken. Minder wagens op de straat betekent meer ruimte voor andere functies of voorzieningen die de woon- en verblijfskwaliteit verhogen; met onthardingskansen, kansen om het verkeer te sturen, betere luchtkwaliteit en minder omgevingsgeluid tot gevolg.

De bouwmeester wijst dan ook op de gevaren van een ondoordachte inplanting van elektrische laadinfrastructuur. Bijvoorbeeld, op hoe individuele laadpunten voor de woning op publiek domein zullen leiden tot de mogelijke privatisering van publieke parkeerplekken en hoe laadpunten aan de eigen gevel burenruzies in de hand zullen werken wanneer de parkeerplaats wordt ingenomen door andere bestuurders.

En ook minister Somers vond dat met een doordachte aanpak ruimtelijke versnippering kan worden tegengegaan, meer openbare ruimte kan worden gecreëerd en het aantal parkeerplaatsen kan worden verminderd. Zo kan worden onthard, plaatsgemaakt voor bomen, hagen en natuurgroenperken. Op 25 januari 2022 gaf de minister dit aan in de Commissie Binnenlands Bestuur. Hij gaf aan de aanbevelingen van de Vlaamse bouwmeester genegen te zijn en dat zijn kabinet al tweemaal met hem en zijn team in overleg trad.

Vorig jaar toonde ministers Somers grote interesse in een project waarbij een uitklapbaar laadpunt, een valarm, aan de gevel wordt bevestigd zodat er geen kabel op het voetpad moet liggen tijdens het laden. Het project werd ook geselecteerd voor 'Innovatieve

starterssteun' van het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) en ontvangt dus ondersteuning van de Vlaamse overheid.

1. Onderschrijven de ministers de aanbevelingen (van het Team) van de Vlaamse bouwmeester?
2. Zullen de ministers de aanbevelingen omzetten in beleid? Willen de ministers de aanbevelingen meegeven aan de lokale besturen?
3. Zullen de ministers opnieuw overleg houden met (het Team van) de Vlaamse bouwmeester naar aanleiding van de laatste aanbevelingsnota?
4. Hoe evalueren de ministers het feit dat een project dat in tegenspraak met de aanbevelingen lijkt, toch ondersteund wordt door de Vlaamse overheid? Welke consequenties koppelen ze daaraan?
5. Zal de Handleiding Lokaal Laden aangepast worden naar aanleiding van dit advies? Wanneer?
6. Op welke andere manieren zullen de ministers de aanbevelingen van de bouwmeester omzetten in beleid?
7. Is er regelgeving die een minimumstoepbreedte vereist om een laadpaal op de stoep te mogen zetten, of vinden de ministers dergelijke regelgeving wenselijk?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Bart Somers (125), Lydia Peeters (576)

BART SOMERS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 125 van 12 januari 2023

van **STIJN BEX**

1. Ik ben het eens met de aandacht van de Vlaamse Bouwmeester betreffende het aangrijpen van de transitie en uitrol van laadinfrastructuur als opportuniteit om de kwaliteit van onze publieke ruimte te verbeteren en zo ook de leefbaarheid binnen onze bebouwde omgeving.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken was betrokken bij de totstandkoming van deze aanbevelingen en heeft eveneens begrip voor de standpunten bekeken vanuit de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Bij de uitrol van laadinfrastructuur spelen echter ook nog andere elementen. Zo willen we als Vlaamse overheid de omschakeling van voertuigen op verbrandingsmotor naar elektrische voertuigen faciliteren. Het Lokaal Energie- en Klimaatpact (LEKP) stelt de doelstelling van 1 laadpunt per 100 inwoners tegen 2030 voorop. 294 lokale besturen ondertekende deze ambitie. Op 8 juli 2022 is deze verder verscherpt in het LEKP 2.0 tot de voorziening van minstens 1,5 laadpunten per 100 inwoners. Met deze verscherping ligt het LEKP in lijn dat tegen 2030 100.000 laadpunten aanwezig moeten zijn in Vlaanderen, om voorbereid te zijn op 1 miljoen elektrische wagens. Maar liefst 214 lokale besturen ondertekenden het aangescherpte LEKP 2.0.

Ook al erken ik dat publieke laadinfrastructuur vooral gebundeld aanwezig moet zijn, bijvoorbeeld in groene parkeerhavens en mobiliteitshubs of hoppingpunten, is het ook van belang dat laadinfrastructuur ook voldoende toegankelijk is, ook voor mensen zonder oprit of garage. Ze volledig weglaten in de woonomgeving is in de huidige context niet aan de orde, maar we mikken hierbij wel op publiek toegankelijke laadpunten, o.a. door samenwerking met de private sector zoals supermarkten die hun parking hiervoor openstellen. Samen met Fluvijs zal bovendien ook bekeken worden om het elektriciteitsnet of de aansluitingen waar nodig te versterken in capaciteit. Tot slot wordt in Vlaanderen zonder subsidies gewerkt op het openbare domein voor publieke laadpunten. Er moet dus voor exploitanten een verdienmodel zijn. De laadbehoefte blijft daarom een belangrijk gegeven bij de uitrol.

2. De aanbevelingen zijn een goede aanvulling op de handreiking Lokaal Laden dat ik in juli 2021 opmaakte ter inspiratie voor de lokale besturen. Hier wordt het belang van publiek toegankelijke laadpunten benadrukt.

Het merendeel van de aanbevelingen strookt dan ook met de aanbevelingen die in de samenwerking met de lokale besturen voor de uitrol van publieke laadpunten worden gehanteerd en ook al waren opgenomen op de website van departement MOW. Ze passen deels (zie antwoord 1) ook in de wijze waarop via een concessie laadpalen worden uitgerold op het openbare domein. We spreken hier wel over publieke laadpalen, wat verschillend is van het private laadpunt waarvan in de vraagstelling sprake is.

Zo streven we bijvoorbeeld via Paal volgt Paal naar bundeling; mikken we op publieke laadplekken op het openbare domein, subsidiëren we publieke laadplekken op het private domein, blijft het lokale parkeerbeleid leidend, wordt gekeken naar

bewonerspotentieel en woonontwikkelingen, geven we voorrang aan hubs en wordt in de bestekken kwalitatieve laadinfrastructuur en groene stroom gevraagd.

Bovendien werd begin 2023 een werkplatform opgericht binnen het LEKP waar drempels van het lokaal klimaatpact worden bekeken door een consortium van verschillende partners. Hier kan de praktische uitwerking van de aanbeveling van de Vlaamse Bouwmeester m.b.t. de uitbreiding van de laadpaalinfrastructuur aan bod komen.

Naargelang ondervonden drempels gaat het consortium aan de slag om technisch, juridische en financiële oplossingen te faciliteren. Indien beleidsmatige drempels worden ervaren, dan ga ik hiermee aan de slag binnen de Vlaamse Regering. Hier plannen we actie te ondernemen binnen wijken/stadsdelen die mogelijke problemen kunnen ervaren in het licht van de opkomende laadinfrastructuur. Hier moet uiteraard rekening worden gehouden met de modal shift. Op wijkniveau kunnen de synergieën van de 4 werven binnen het LEKP sterk tot uiting komen; denk maar aan het realiseren van fietsinfrastructuur, laadinfrastructuur, parkeerplaatsen ontharden, deelmobiliteit voorzien, gevelgroen,....

3. Het overleg samen met MOW heeft geleid tot deze aanbevelingsnota. Als er nog bijkomend overleg nodig is, gaan we daar graag op in.
4. Voor de uitdagingen m.b.t. laadinfrastructuur voor de toekomst zal de nodige creativiteit aan de dag moeten worden gelegd. Het blijft goed om innovatieve manieren te zoeken om aan die (toekomstige) laadbehoeften te voldoen. Ook al zijn de pilootprojecten betreffende deellaadpalen aan de gevel in wijken met rijhuizen zonder oprit inderdaad dicht bij de woonomgeving, toch bevordert het ook enkele principes die de bouwmeester aanhaalt: het wordt benut door meerdere burens in woongebieden (idealiter gekoppeld aan lokale zonnepanelen), waardoor er met zekerheid een frequent gebruik is. Daarnaast vermindert het zoekverkeer in de (omliggende) straten. Het is geen allesomvattende oplossing, maar het kan voor sommige woongebieden met hogere dichtheden wel degelijk een aanvullende oplossing zijn die kadert in een totaalplaatje om laadbehoeften in een verstedelijkte omgeving of dorpskern in te vullen. Ook in het kader van leertrajecten rond deelsystemen, moedigen we deze innovatie aan.

Ik ijver hierbij voor een wijkgerichte aanpak, dit benadruk ik ook verder in het LEKP 2.1, waar op grote schaal naar wijkverbeteringscontracten wordt gekeken om de klimaattransitie waar te maken.

5. Deze handleiding bevat een uitgebreide focus op de wijze waarop lokale besturen de LEKP-doelstelling kunnen bereiken. Hierbij kunnen ze beroep doen op - zoals beschreven in de handleiding - samenwerkingsverbanden, de instructies rond ruimtelijke afstemming met het lokale openbaar vervoer, of de beste praktijken van andere en vergelijkbare lokale besturen, die zij nader kunnen bekijken.

Ik bekijk met VVSG in welke mate ik de zichtbaarheid van deze aanbevelingen kan vergroten naar lokale besturen toe. Voorlopig ben ik niet van plan de Handleiding Lokaal Laden aan te passen naar aanleiding van dit advies van de Vlaamse Bouwmeester.

6. Deze aanbevelingen zal ik verder onderlijnen in mijn komende initiatieven rond het organiseren van (boven)lokale laadinfrastructuur.
7. In het advies van MOW aan de gemeenten wordt op de website het volgende advies gegeven: "Bij plaatsing op het trottoir dient er een minimale doorloopruimte van 100 centimeter te zijn, maar liefst is dit nog meer. Het laadpunt wordt bij voorkeur in de

trottoirband aangebracht en anders op maximaal dertig centimeter van de rand van de rijbaan.”